



Jahreshauptversammlung VDFP BZ Nordwürttemberg in Stuttgart am 19. Mai 2022

Der Bezirksvorsitzende Joachim Schlund konnte im gut gefüllten Nebenzimmer der Gaststätte des Polizeisportvereins Stuttgart 40 Teilnehmer zur Mitgliederversammlung 2022 begrüßen. Mit dem Hinweis, dass Corona-bedingt 2020 und 2021 leider keine Versammlung stattfinden konnte, begrüßte er die Gäste, darunter den Bundesvorsitzenden des VDFP Karl Schäffer, Delegationen der Bezirke Freiburg, Südwest und Südbayern, sowie die beiden Referenten und die Mitglieder.



Karl Schäffer bedankte sich in seinem Grußwort für die Einladung und wies auf die Corona-Situation der letzten Jahre hin. So fand der letzte Bundesdelegiertentag 2018 statt und seither gab es leider nur wenige Aktivitäten im Verband. Viele geplante Versammlungen mussten ausfallen, der Geschäftsbetrieb wurde jedoch stets aufrechterhalten. Seine besonderen Grüße richteten sich an die Bundesvorstandsmitglieder Rainer Hofmann, Werner Kraus und Gunter Heckmann.

Schäffer sprach die zurzeit laufenden Aktivitäten mit Schwerpunkt "Anerkennung der Ruhegehaltsfähigkeit von Dienstzeiten vor Vollendung des 17. Lebensjahres" an und das neue Thema "Mindestabstandsgebot zum

Grundsicherungsniveau" welches auch schon in der letzten Ausgabe der VDFP-Nachrichten thematisiert wurde.

Schlund übergab an den Bezirksvorsitzenden Südwest Gunter Heckmann.



Gunter Heckmann bedankte sich ebenfalls für die Einladung und erinnerte daran, dass der Bezirksverband Nordwürttemberg bereits seit 65 Jahren besteht und die BFT-Gruppe Stuttgart schon bei der Gründung der Bundesvereinigung des VDFP am 17. Mai 1957 in Frankfurt dabei war. Er sagte, dass es viele Gründe für den Zusammenschluss auf Bundesebene gab, wie das ständige Absinken unserer Laufbahn seit der Besoldungsordnung im Jahre 1927 bei immer größer werdenden Aufgabengebieten und komplizierter werdenden Technik. Heckmann hob hervor, dass der VDFP in den letzten 6 Jahrzehnten für die Mitarbeiter des mittleren technischen



Dienstes erhebliches geleistet hat. So wurde z.B. die Technikerzulage erstritten und 1974 waren die VDFP-Funktionsträger maßgeblich daran beteiligt dass dem Bft-Dienst 500 Dienstposten A 8 und A 9 zugesprochen wurden. Auch der Aufstieg für besondere Verwendung war ein Ziel, das erreicht werden konnte. Der Einstieg A7 im Bft-Dienst wurde sogar ohne Rückenwind der Gewerkschaften durch den VDFP durchgesetzt. Für die Ruheständler, unsere mittlerweile größte Mitgliedergruppe, wurde einiges erreicht. So z.B. der Personalkauf oder das Informieren der ehemaligen Kollegen über Neuerungen im Konzern Deutsche Telekom, was lange gefordert wurde und durch den „Ehemaligen Newsletter“ nun umgesetzt wurde.

Heckmann weiter: „Aktuell arbeitet der Bundesvorstand immer noch an der Anerkennung der Ausbildungszeiten von Fernmeldehandwerkern bei der Berechnung der Versorgungsbezüge. Hier gilt zurzeit nur für die Beamten, die seit dem 11.01.2017 in den Ruhestand gehen, die Anerkennung der Dienstzeiten vor dem 17. Lebensjahr. Über 60 Kollegen befinden sich auf unserer Interessenliste. 9 Klagen wurden hierzu eingereicht, 7 über das vom VDFP-Bundesvorstand vorgeschlagene Anwaltsbüro Lenders und je eine via VERDI und DGB-Rechtsschutz. Eine Klage wurde mittlerweile vom VG Augsburg negativ entschieden. Ein vergleichbarer Fall wurde von einem Postjungboten beim VG Saarlouis positiv beschieden und ist mittlerweile rechtskräftig.

Auch in einer weiteren Sache trägt der VDFP zur Klarstellung bei!

Wer nämlich geglaubt hat, dass er wenigstens dann mehr Geld bekommt, wenn er das gesetzliche Rentenalter erreicht hat, und noch nicht bei 71,75 % Versorgung steht, wird ein 2. Mal enttäuscht. Es wird zwar eine Rente gezahlt, die wird aber in vollem Umfang mit den Ruhestandsbezügen verrechnet. Denn die einmal festgesetzten Ruhestandsbezüge bleiben gleich.“

Heckmann weiter: „Im Übrigen hat unser Anwalt ein neues Thema angesprochen, was aus meiner Sicht künftig vor Allem von den Gewerkschaften aufgenommen werden sollte. Er schreibt uns zu einer Entscheidung vom 04.05.2020 zum Az: 2 BvL 4/18 folgendes: Hierin hat das Bundesverfassungsgericht ausgeführt, beim systeminternen Besoldungsvergleich sei neben der Veränderung der Abstände zu anderen Besoldungsgruppen in den Blick zu nehmen, ob in der untersten Besoldungsgruppe (in der Regel A 4) der gebotene Mindestabstand zum Grundsicherungsniveau eingehalten ist. Ein Verstoß gegen dieses Mindestabstandsgebot betreffe insofern das gesamte Besoldungsgefüge. Hierzu wurde gerade eine Klage für einen Beamten auf Feststellung eingereicht, dass seine Besoldung entsprechend der Besoldungsgruppe A 12 auf der Grundlage der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts verfassungswidrig zu niedrig ist. Ganz offensichtlich wirkt sich diese Entscheidung des BVerfG auf die Besoldung aller Beamten der Länder und des Bundes aus. Ich würde daher allen Ruhestandsbeamten empfehlen, bei der Bundesanstalt für Post und Telekommunikation einen Widerspruch gegen die aktuelle Versorgung einzureichen mit dem ausdrücklichen Antrag festzustellen, dass die im Jahr 2021 gezahlten Versorgungsbezüge verfassungswidrig zu niedrig bemessen sind.“

Ein Widerspruchsformblatt finden sie auf unserer Homepage www.vdfp.de

Heckmann warb dafür auch weiterhin Mitglied beim VDFP zu sein, auch wenn es nicht mehr wie früher ist, als es noch Fernmeldeämter gab und jeder Bezirk sich mit den Amtsvorstehern austauschen und konkrete Forderungen für die Bediensteten vor Ort aufstellen konnte, denn beim Bundesvorstand sind immer noch viele Aktivitäten



festzustellen und jeder Bezirk hat nach wie vor die Möglichkeit konstruktive Anträge auszuarbeiten und beim BDT einzureichen.

Weiter berichtete Heckmann, dass noch immer jeder 5. Mitarbeiter bei der DTAG in Deutschland ein Beamter ist. Laut aktuellem HR-Factbook waren Ende 2021 19,7 % der Beschäftigten in Deutschland Beamte. Somit stehen der Gesamtmitarbeiterzahl von 85.160 immer noch 16.736 Beamte gegenüber. Dies gibt es im HR-Factbook der DTAG nachzulesen! Man höre und staune, wie der Personalbericht heutzutage genannt wird!

(Der Begriff **Human Resources (HR)** ist ein weitverbreiteter Anglizismus im Bereich der Personalwirtschaft. Grundsätzlich bezeichnet er das Humankapital, Humanvermögen oder Personalvermögen eines Unternehmens.)

Mit einem „Glück Auf“ beendete Heckmann sein Grußwort.



Blick in die Mitgliederversammlung

Es folgte das **Referat über Elektromobilität und Photovoltaik** durch Thomas Ströbel und Reinhard Stiefel, Mitglieder im Verein Elektromobilität Heilbronn-Franken e.V., welche standesgemäß mit Elektroautos vorgefahren waren.

Gleich zu Beginn merkte man den Beiden an, dass sie für ihre Themen „voll unter Strom“ stehen.



Thomas Ströbel befasste sich mit dem Thema, **warum E-Mobilität**, und nahm den Klimawandel ins Visier. Durch die Klimaerwärmung gelangen immer mehr kritische Gase in die Atmosphäre. Hier vor allem das Kohlendioxid (CO₂) mit einem Anteil von 63 %. Dazu gab es ein Zitat von Paps Franziskus aus dem Jahr 2019:



"Die ökologische Krise, vor allem der Klimawandel, ist keine Übertreibung oder Fantasie von jemandem, der sich den Spaß macht, die Stabilität zu schwächen. Die wissenschaftlichen Analysen sind zu lange ignoriert oder abfällig-ironisch kommentiert worden,,.

Ströbel merkte an, dass der Fahrzeug-Verkehr erheblich zum Klimawandel beiträgt und sagte: „Nur wenn wir den Klimawandel aufhalten können, werden unsere Kindeskiner eine Welt erleben, wie wir sie kennen!“

Er stellt die verschiedenen Antriebsarten und Eigenschaften von Fahrzeugen gegenüber und stellte die Frage in den Raum: Wer profitiert bei welcher Antriebsart?

Sein Resümee:

Im Vergleich mit den anderen gängigen Antriebsarten von Personen-Fahrzeugen stehen Elektroautos sehr gut da:

- Elektroautos sind sehr viel einfacher aufgebaut und haben für den Antrieb sehr viel weniger Bauteile.
- Am Elektroauto müssen keine regelmäßigen Ölwechsel erfolgen, es gibt wenige verschleißanfällige Teile (wie Auspuff, Kupplung, Getriebe) und die Bremsbeläge halten aufgrund der Rekuperation sehr viel länger als bei anderen Fahrzeugen.
- Der Wartungsaufwand ist sehr viel geringer, die Wartungskosten belaufen sich auf meist nur etwa 1/3 der Kosten für andere Fahrzeugarten.
- Der CO₂-Ausstoß über die gesamte Lebenszeit ist auch beim europäischen Strommix sehr viel geringer als bei einem Verbrennungsmotor.

Deshalb sind Elektrofahrzeuge bei Herstellern, Werkstätten, Tankstellen und Ölindustrie sehr unbeliebt ...

Doch, warum nicht einfach weiter wie bisher?

- Öl ist zu schade zum Verbrennen.
- Die Ölförderung (insbesondere „Fracking“) ist sehr umweltbelastend.
- Die Benzin- und Diesel-Produktion verbraucht mehr Energie als sie herstellt.

Für die Produktion von 6 Liter Diesel (für 100 km) werden 42 kWh Primärenergie benötigt, damit kommt ein Elektroauto 200 Kilometer weit.

- Abgase schaffen in Städten gewaltige Probleme.
- Verbrenner-Fahrzeuge sind nicht effizient: nur ein geringer Teil der Energie geht in den Antrieb (Benziner 10-35%, Diesel 25-40%), der Rest ist Abwärme.
- Klimaziel und CO₂-Flottenziele sind nicht erreichbar.

Dazu kommen noch Feinstaubemissionen und Stickoxide.

Doch warum nicht die Alternative Wasserstoff?

- Einziger Vorteil im Vergleich zum Batterie-Elektroauto: höhere Reichweite.



- Die Lagerung ist sehr aufwendig und energieintensiv.
- Wasserstoff gibt es nicht in der Natur!

Seine Erzeugung und Speicherung kostet sehr viel Energie.

- Nur Wasserstoff per Elektrolyse aus Wasser mit 100% ökologischem Strom ist umweltfreundlich, dieser wird „grüner Wasserstoff“ genannt.
- Der größte Teil des aktuellen Wasserstoff-Bedarfs wird derzeit jedoch aus Erdgas hergestellt und als „grauer Wasserstoff“ bezeichnet.
- Das bestehende Tankstellennetz ist ungeeignet für die Wasserstoff-Verteilung, auch wenn Aktienanbieter etwas anderes behaupten.
- Wasserstofftankstellen sind sehr teuer – der Preis für eine Tankstelle liegt bei etwa 1,4 Mio. € (Anlage 600.000 €, Speicher 800.000 €).
- Grüner Wasserstoff kann nur in sehr geringen Mengen in Deutschland hergestellt werden. Der größte Teil muss importiert werden.
- Wasserstoff ist ineffizient - nur knapp 25% der Energie gehen in den Antrieb.

Elektroauto

(BEV - Battery Electric Vehicle)



----- 100 km -----

Brennstoffzellenfahrzeug (Wasserstoff)

(FCEV - Fuel Cell Electric Vehicle)



----- 48 km -----

Diesel-, Benzin-, eFuel-, Biomethan-Fahrzeug

(ICE - Internal Combustion Engine)



----- 16 km -----

Quelle: Zukunft-Mobilitaet.net

Vergleicht man die Energienutzung von Elektroauto, Brennstoffzellenfahrzeug und Diesel-Benzin-Fahrzeugen gewinnt das Elektroauto dank Rekuperation mit Abstand! Durch die Energierückgewinnung beim „Bremsen“ mit dem Motor (Rekuperation) werden bis zu 60% der zum Beschleunigen eingesetzten Energie zurückgewonnen. Dadurch geht das Elektroauto sehr viel sparsamer mit der Energie um. Zusätzlich zur hohen Effizienz eines Elektroautos bringt dies zusätzliche Reichweite.



Natürlich kam auch das Thema Batterien für Elektroautos nicht zu kurz. Hier war die Herstellung, Weiternutzung, Lebensdauer und Entsorgung ein unter den Teilnehmern vieldiskutiertes Thema.

Der Rohstoff Kobalt wird bereits seit langer Zeit vielfältigst verwendet. Nur etwa 10% des weltweit verbrauchten Kobalts wird derzeit für Fahrzeugbatterien verwendet. Von Lithium wird nur ein geringer Teil des weltweit verbrauchten Lithiums für Fahrzeug-Akkus verwendet.

Batterielebensdauer

- Ein in der Fahrzeugsoftware integriertes softwaregesteuertes „Batteriemanagement“ gewährleistet eine optimale Nutzung der Batterie.
- Meist langfristige Garantie zwischen 5 und 10 Jahren.
- Es gibt bereits etliche E-Fahrzeuge mit 300.000 Kilometern Fahrleistung und mehr.
- Batterie langsam laden und nur bis max. 80% der Gesamt-Kapazität (lässt sich meist im Fahrzeugmenü einstellen) erhöht die Lebensdauer

Batterie „Second Live“

- Batterien unter 70% der ursprünglichen Kapazität können beispielsweise in Hausspeichern weiterverwendet werden. Auch AUDI nutzt „alte“ Batterien als Speicher bei Ladesäulen.

Batterierecycling

- Batterien können sehr gut recycelt werden.
- Technisch möglich sind bis zu 98% Wiederverwertung (Fa. Duesenfeld, Wendeburg, NRW), 95% (Fa. Hydrovolt, Fredrikstad bei Oslo, Norwegen). Wirtschaftlich sinnvoll sind derzeit etwa 50%, da die Neugewinnung von Rohstoffen aktuell noch günstiger ist, als das Recycling.

Als weiterer Punkt kam das Stromnetz zur Sprache, ist es für Elektroautos geeignet und reicht der Strom auch künftig?

Gehen die Lichter aus wenn alle laden?

- Die meisten Ladevorgänge erfolgen zu Hause oder am Arbeitsplatz mit geringer Ladeleistung von 2 bis 11 kW. Das teilweise beschriebene Horrorszenario, dass alle Elektrofahrzeuge gleichzeitig am Schnelllader mit über 250 kW einstecken, ist nicht gegeben.
- EnBW und EON erklärten bereits im August 2019, dass sowohl der Strombedarf, als auch die Netzstruktur schon jetzt für etwa 13 Mio. Elektroautos machbar ist.
- Unabhängig davon sollten intelligente Ladenetze und ein Ausbau der regenerativen Energien vorangebracht werden.

Ströbels Aussage zum Stromverbrauch: „Die Benzin- und Diesel-Produktion verbraucht mehr Energie als sie herstellt. Für die Produktion von 6 Liter Diesel (für 100km) werden 42 KWh Primärenergie benötigt, damit kommt ein Elektroauto 200 Kilometer weit!“

- Ein Elektroauto braucht aufgrund der besseren Effizienz 6x weniger Energie.
- Und durch die vermiedene Benzin- und Dieselproduktion entfällt die Hälfte der Energie für 100 km.
- Summiert ergibt das 12x weniger Energie für Elektroautos, es müssen also nurmehr 8% der Energiemenge wie bisher für Benzin- und Dieselfahrzeuge erzeugt werden!

Zusätzlich wurde die verschiedenen Ladesysteme der E-Autos erklärt:

Die Stecker und Buchsen zum Laden von Elektroautos sind genormt. Bei den heutigen Fahrzeugen kommen fast nur noch zwei Systeme zum Einsatz. Fast alle Elektroautos haben das Typ 2-Steckersystem verbaut, mit dem die Fahrzeuge über Wechselstrom geladen werden können. Als Ergänzung dazu kommt häufig das CCS-System zum Einsatz, bei dem das Typ 2-System mit zwei Hochstrom-Buchsen erweitert wird. Mit dem CCS-System kann Gleichstrom mit hohen Strömen sehr schnell geladen werden.

Beim Laden ist der Stecker während des Ladevorgangs verriegelt und lässt sich in der Regel nicht abziehen. Mit dem Fahrzeug kann nicht gefahren werden, während ein Stecker gesteckt ist.

Ströbels Fazit: Am Elektroauto führt auf Dauer kein Weg vorbei. Besser jetzt als später umsteigen! Man sollte nicht nur die Probleme sehen und thematisieren, sondern eher nach Lösungen suchen! Die Technik steckt noch in den Kinderschuhen, es gibt noch viel Entwicklungspotential!



Thomas Ströbel übergab an seinen Kollegen **Reinhard Stiefel**, welcher sich dem Thema Photovoltaik widmete und der stellte sich zu Beginn die Frage, warum überhaupt Photovoltaik?

- Strombedarf und -verbrauch steigen stetig.
- Der Strompreis kann nur bedingt beeinflusst werden (durch Wechsel des Stromanbieters).
- Das Stromnetz wird durch lokale Energieerzeugung entlastet.
- Photovoltaik macht unabhängig von ausländischen Energie-Importen.
- Photovoltaik ist ein wichtiger Schritt in die nachhaltige Energieversorgung.
- Eine Photovoltaik-Anlage bietet die Möglichkeit der

Eigenversorgung.

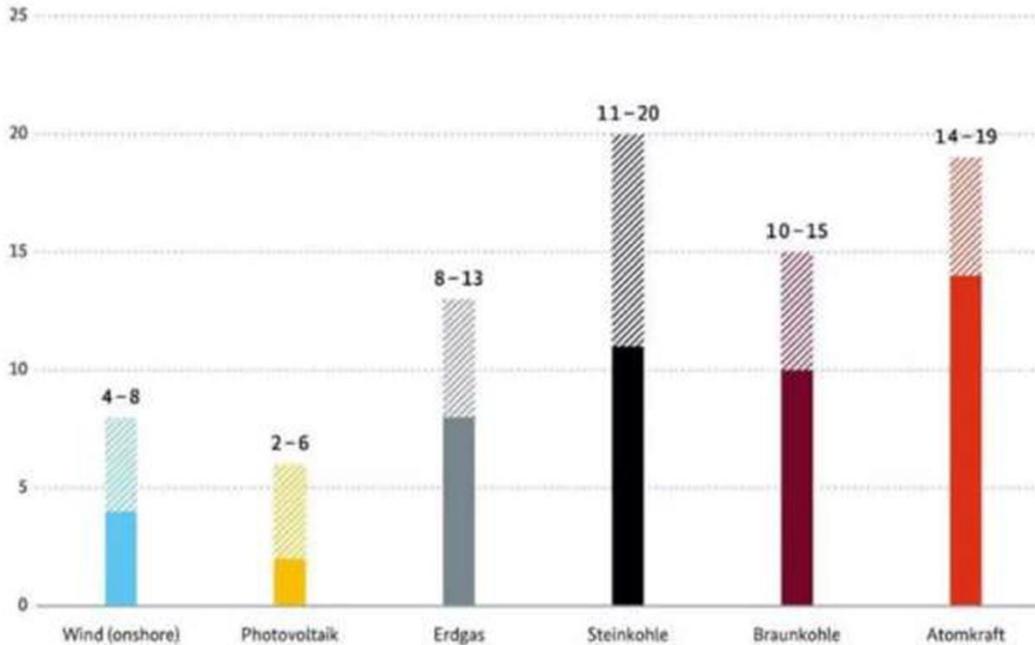
Welche ist die günstigste Energiequelle?

- Photovoltaik ist aktuell bei den reinen Stromproduktionskosten die günstigste Form der Stromerzeugung in Deutschland.

So liegen laut einer Studie des Fraunhoferinstituts aus dem Jahr 2021 die Stromgestehungskosten für Windanlagen bei 4 - 8 Cent/kWh, Photovoltaik bei 2 - 6 Cent/kWh, Erdgas bei 8 - 13 Cent/kWh, Steinkohle bei 11 - 20 Cent/kWh, Braunkohle bei 10 - 15 Cent/kWh und Atomstrom bei 14 - 49 Cent/kWh.

Was kostet Stromerzeugung in der EU mit neuen Großkraftwerken?

in Eurocent/kWh



Quellen: Fraunhofer ISE, UBA, DIW; Stand 2021

Kosten der Stromerzeugung

Reinhard Stiefel gab noch Tipps was bei der Errichtung und im Betrieb der Anlagen zu beachten ist.

Das Thema Stromspeicher wurde noch ausgiebig, kontrovers, diskutiert, nachdem in den Medien über explodierte und abgebrannte Speicher, vor allem der Hersteller Senec und GM, berichtet wurde. Betroffen sind derzeit jedoch ausschließlich Akkus mit Lithium-Ionen-Technologie!

So warf Herr Stiefel noch einen Blick in die Zukunft, Elektroauto-Akkus als Stromspeicher zu nutzen, welche ja über eine hohe Speicherkapazität verfügen.

Hier besteht noch Entwicklungsbedarf da ein bidirektionales Laden derzeit noch nicht zugelassen ist.

Für Neueinsteiger in die Technik Photovoltaik empfahl Herr Stiefel die Anschaffung eines „Balkonkraftwerks“ welches eine einfache und schnelle Möglichkeit der Stromerzeugung für den Eigenbedarf darstellt.

- Sogenannte Balkonkraftwerke werden einfach mit einem Stecker in das eigene Stromnetz eingebunden.

- Wird Strom erzeugt und selbst verbraucht, so läuft der Stromzähler langsamer, Sie zahlen also weniger Strom. Ein Stromzähler mit Rücklaufsperrung oder ein Zweirichtungszähler ist zwingend vorgeschrieben.
- Balkonkraftwerke bestehen meist aus 1-2 Photovoltaik-Modulen mit je 250-350 Watt. Ein Standardsolarpanel an der Südseite angebracht bringt etwa 200 kWh Strom pro Jahr. Bei einem Strompreis von ca. 27 Cent ergibt das eine Stromersparnis von etwa 54 Euro pro Modul.
- Balkonkraftwerke bis 800 Watt sind nach einer EU-Verordnung nicht regelungsbedürftig. Sie müssen aber dennoch beim Netzbetreiber angemeldet werden. Bei Anlagen bis 600 Watt müssen diese in Deutschland nicht von einem Elektriker angeschlossen werden, die Steckvorrichtung müssen aber zwingend der DIN VDE V 0628-1 (Berührungsschutz) entsprechen und der Norm VDE-AR-N 4105 (keine Rückspeisung ins Netz bei Netztrennung, Abschaltung nach 0,2 sec)
- Balkonkraftwerke müssen im Marktstammdatenregister eingetragen werden.

Zum Abschluss seines Vortrags stellte Herr Stiefel die Frage, ob sich die Installation einer Photovoltaikanlage überhaupt wirtschaftlich „lohnt?“

Herr Stiefel: „Dies hängt von sehr vielen Faktoren ab und muss immer individuell kalkuliert werden.“

Es lässt sich auf jeden Fall feststellen, dass die Wirtschaftlichkeit mit der Größe einer Anlage zunimmt. Ein zusätzlicher Batterie-Speicher muss auf jeden Fall sehr sorgfältig kalkuliert werden. Für die Umwelt jedenfalls wird sich eine Photovoltaikanlage immer lohnen und sie bietet Ihnen auf jeden Fall ein gutes Gewissen!“





Im Anschluss an die Referate boten die beiden Referenten noch an ihre Elektro-Autos zu inspizieren und kurze Testfahrten mitzumachen, was von den Kollegen gerne angenommen und genutzt wurde. Vor allem der Tesla, Model S, hatte es den Kollegen angetan, der mit seiner Leistung von über 400 PS in 3,2 Sekunden von Null auf Hundert beschleunigt und mit einem Einstandspreis von ca. 100.000,- € aufwartet.

Mit einem kleinen Gastgeschenk und Dank für den Vortrag verabschiedete Joachim Schlund die beiden Referenten.

Offizieller Teil der Mitgliederversammlung

Nach der Mittagspause folgte der offizielle Teil der Mitgliederversammlung mit der Verlesung der Tagesordnung, welche angenommen wurde.

Zur Totenehrung bat der Vorsitzende die Mitglieder sich von den Plätzen zu erheben und gedachte der seit der letzten Versammlung verstorbenen Mitglieder.

Nach der Wahl der Tagungsleitung, Antragskommission und Mandatsprüfungskommission folgte der Geschäftsbericht von Joachim Schlund.



Joachim Schlund blickte auf die letzte Mitgliederversammlung (**JHV**) im März 2018 zurück als der Bezirksverband sein 60-jähriges Bestehen feiern durfte. Dazu fand in Stuttgart 2018 der Bundesdelegiertentag mit dem damaligen Innenminister Reinhold Gall als Referenten mit dem Thema "Chancen der Digitalisierung" statt.

Schlund verwies auf geplante und dann Corona-bedingte Absagen von Mitgliederversammlungen (**JHV**) und, dass trotz Corona doch ein paar Bezirksvorstandssitzungen stattfinden konnten.

Kassier Reinhard Braun stellte in seinem Bericht die Zahlen seit der letzten JHV im Jahr 2018 vor. Er erklärte, dass ebenfalls, durch Corona-bedingt, es weniger Aktivitäten im Bezirksverband gab und dadurch auch weniger Geld ausgegeben werden musste, der Kassenstand sich folglich erhöhte. Braun erläuterte noch den Mitgliederstand der durch Todesfälle leicht gesunken ist.

Die beiden Kassenprüfer konnten an der Versammlung leider nicht teilnehmen und so übernahm Hofmann das Verlesen des schriftlich vorliegenden Kassenprüfberichts, in dem die Kassenprüfer dem Kassier eine sehr ordentliche Kassenführung bescheinigten, es keinerlei Beanstandungen gab, und die Prüfer die Entlastung des Kassierers beantragten.

Kollege Rudolf Sorg bedankte sich für die im Vorstand geleistete Arbeit und beantragte die Entlastung des Kassierers und der Vorstandschaft, welche einstimmig erfolgte.



Die Neuwahlen, per Akklamation, ergaben folgendes Ergebnis:



Der neugewählte Bezirksvorstand Nordwürttemberg

v.l.n.r. vordere Reihe: Joachim Schlund (1. Vorsitzender), Volker Zeh, Reinfried Kirchhof, Georg Unser.

mittlere Reihe: Hans Maier (stv. Schriftführer), Georg Ludwig, Wilfried Feinauer (stv. Kassier), Rainer Hofmann (stv. Vorsitzender).

hintere Reihe: Reinhard Braun (Kassier), Hans-Joachim Reutter (Schriftführer), Karl-Eugen Enderle, Erich Schiller.

Auch die beiden Kassenprüfer Peter Schick und Roland Krafft wurden einstimmig wiedergewählt.



Nachdem die Delegierten zum Bundesdelegiertentag in Königswinter nominiert waren kam Joachim Schlund zur Ehrung der Mitglieder für 50-jährige Mitgliedschaft.

Leider waren nur zwei der zu Ehrenden anwesend.

Aber, alle zu Ehrenden, Norbert Acker aus Stuttgart, Willi Brandt aus Waldenburg, Dieter Elsässer aus Künzelsau, Armin Eppinger aus Öhringen, Bernhard Fischer aus Sontheim, Kurt Fleischer aus Kuchen, Horst Gassner aus Kupferzell, Horst Glauer aus Wildberg, Wolfgang Groß aus Leutenbach, Anton Huber aus Stuttgart, Herold Knorr aus Bretzfeld, Gerd Kollofrath aus Aichtal, Egon Kurz aus Bopfingen, Roland Schaefer aus Frickenhausen und Roland Woelfel aus Geislingen/St. erhielten, bzw. erhalten, eine Ehrenurkunde und ein Weinpräsent.



v.l.n.r.: Fritz Paul, Joachim Schlund, Werner Hommel

Zum Abschluss der Versammlung erklärt Joachim Schlund noch, dass er bei Fragen zum Thema Pflegeheim- Unterbringung von Beamten und den damit anfallenden Kosten gerne Auskunft geben kann da er selber hier Erfahrungen sammeln konnte.

Mit einem Rückblick auf eine „interessante Versammlung“ verabschiedete Schlund die Mitglieder und wünschte eine gute Heimfahrt. RaHo